G. MUSSET

LES ROCHELAIS A TERRE-NEUVE

1500-1550

Extrait du *Bulletin de Géographie*, 1892.

PARIS
ERNEST LEROUX, ÉDITEUR
28, RUE BONAPARTE, 28

1893

A Monsieur Chapleau lieutenant gouverneur de Québec
Hommage respectueux de l'auteur
Musset

LES ROCHELAIS A TERRE-NEUVE

1500-1550

LES ROCHELAIS A TERRE-NEUVE

1500-1550

PAR M. GEORGES MUSSET
Correspondant du Comité, à La Rochelle.

Le traité de paix et d'amitié conclu, en 1713, à Utrecht entre la France et la Grande-Bretagne, enlevait l'ile de Terre-Neuve à la France. Désormais, les sujets du roi de France n'avaient plus la liberté d'établir dans l'île aucune habitation ayant un caractère permanent, à l'exception des établissements, cabanes ou échafauds destinés au séchage du poisson, sous la condition que ce serait pendant le temps de la pêche seulement. La pêche et la préparation « des poissonneries » n'étaient permises que sur une bande nettement déterminée du littoral, du cap Bona-Visa à la pointe Riche, c'est-à-dire sur la côte nord-est et sur une partie de la côte nord-ouest de l'ile, et ce, du 5 avril au 5 octobre[1].

Lors du traité de Paris de 1763, la France recouvrait quelques-uns de ses droits. On lui restituait Saint-Pierre et Miquelon.

« Par la déclaration du 3 septembre 1883, le roi de la Grande-Bretagne, désirant mettre fin aux querelles incessantes entre pêcheurs français et anglais, prévenait ses sujets d'avoir à ne troubler en aucune manière par leur concurrence, la pêche des Français pendant l'exercice temporaire de leurs droits sur les côtes de Terre-Neuve, leur enjoignait de retirer leurs établissements sédentaires qui se seraient fondés sur la côte française, et renouvelait aux pêcheurs l'autorisation de couper le bois nécessaire à la réparation de leurs échafaudages, cabanes et bâtiments de pêche[2]. »

Telles sont les dispositions des traités qui règlent d'une façon générale les rapports des pêcheurs anglais et français dans la région de Terre-Neuve. Tout ce qui a été fait ou promulgué depuis lors, n'a eu qu'un seul but, réglementer ou confirmer les dispositions antérieures. Nous allons passer en revue cette législation moderne.

1. Chailley, *Économiste français*, 22 juin 1889, p. 777. — Schrader, *Tour du Monde*, Nouvelles géographiques, 1891, 18 avril.
2. Schrader, *loc. cit.*

1814. L'article XII du traité de Paris, du 30 mai 1814, était ainsi conçu : « Quant au droit de pêche des Français sur le grand banc de Terre-Neuve, sur les côtes de l'île de ce nom et des îles adjacentes, et dans le golfe de Saint-Laurent, tout sera remis sur le même pied qu'en 1792. »

1815. Dans son article XI, le traité de Paris confirme purement et simplement toutes les dispositions qui n'étaient pas modifiées audit traité ; et l'article XII du traité de 1814 n'est pas compris dans ces dernières.

1857. La convention faite en cette année a trait à l'achat de la boëtte, nom donné à l'appât, hareng ou capelan, qui était garanti aux pêcheurs, quelle que fût leur nationalité. Mais, entre temps, l'île de Terre-Neuve s'était peuplée. Elle compte aujourd'hui cent quatre-vingt mille habitants, la plupart d'origine écossaise ou irlandaise. Quelques Français y ont fait souche.

Des conflits s'étaient élevés entre les régionaux et les Français ; pour les prévenir, il avait été stipulé que les Français auraient droit à une réserve, sur le rivage, jusqu'à la distance d'un tiers de mille anglais (616 mètres) à l'intérieur ; de plus, la coupe du bois dont les Français avaient besoin pour l'établissement de leurs *places* ou sécheries, était soumise à l'autorisation préalable des propriétaires, si elle avait lieu sur un terrain privé.

1882. Malgré ces réglementations, les rapports entre régionaux et pêcheurs deviennent si aigus, qu'en cette année, une commission des gouvernements anglais et français est nommée pour trouver une solution conforme au droit et aux intérêts de chacun.

Le 26 avril 1884, cette commission composée de quatre membres, deux Anglais et deux Français, libelle un arrangement destiné à rétablir la paix. Les établissements sédentaires établis sur la côte française sont maintenus. La création d'établissements analogues, sur cette côte, même quand ils seraient destinés à une industrie autre que la pêche, est autorisée. Néanmoins, les privilèges concédés par les traités aux pêcheurs français, soit pour la préparation de la pêche, soit pour la coupe du bois, sont rigoureusement conservés.

Mais le Parlement de Terre-Neuve[1] n'accepta pas cette convention quand elle lui fut soumise par le gouvernement britannique. Et,

1. C'est depuis 1832, que Terre-Neuve a une constitution et un gouvernement représentatif. Elle est dans ses rapports avec la métropole dans une situation semi-indépendante. Depuis 1855, le gouvernement terre-neuvien est responsable.

alors que les navires de guerre français et anglais employaient leur soin à la faire respecter, le Parlement de Terre-Neuve favorisait la fraude ou la résistance, ou tout au moins fermait les yeux sur les contraventions qu'il aurait dû réprimer. De plus, le gouvernement de Terre-Neuve cherchait à nuire à la pêche française en interdisant la vente de la boëtte.

Une question intéressante surgissait en outre et nécessitait une interprétation du traité d'Utrecht. La pêche de Terre-Neuve avait pris, dans ces dernières années, une nouvelle direction. A la pêche de la morue, les pêcheurs avaient jugé avantageux de joindre la création de homarderies et la chasse aux phoques, qui créaient de nouvelles branches d'industrie. Des homarderies furent établies par les Français ou des industriels de nationalité anglaise sur la côte française. Il s'agissait donc de savoir si la légitimité de ces industries pouvait découler de l'interprétation de l'article XIII du traité d'Utrecht qui semblait muet sur ces diverses questions. Les conflits ne firent que s'accentuer, et menacèrent même de se terminer par une scission entre le gouvernement britannique et le Parlement de Terre-Neuve.

La décision a été soumise à un arbitrage.

Il importe donc, pour la sauvegarde des intérêts français, de déterminer l'étendue de nos droits, et de chercher l'interprétation des traités, soit dans les termes de ces traités, soit dans la situation acquise par les Français dans la région de Terre-Neuve.

Chacun, dans la mesure de ses forces, doit s'employer à faire la lumière autour de cette grave question qui intéresse à un si haut point notre population maritime. En prenant la plume à notre tour, nous n'avons pas la prétention de résoudre, à nous seul, le problème; nous avons cependant la conviction que les documents que nous invoquerons et les arguments que nous produirons auront un résultat: celui de démontrer que les droits des Français dans la région de Terre-Neuve étaient sans limite, incontestables et incontestés jusqu'au traité d'Utrecht; — que l'insertion de l'article XIII dans ce traité, n'a été qu'une restitution du droit de pêche, sans restriction d'aucune sorte, sur la côte française; — qu'il a été interprété ainsi jusqu'au milieu du XIX[e] siècle; — et que les distinctions byzantines, invoquées maintenant, ne sont, dans le passé, justifiées par aucun fait.

La partie du Mémoire que nous publions aujourd'hui, n'a trait qu'à notre situation originaire. Ce n'est que postérieurement, après

avoir complété les documents que nous possédons, que nous pourrons achever notre démonstration.

1° *La découverte.*

S'il est admis que le véritable découvreur d'une terre et d'un monde nouveau soit l'explorateur qui est allé à sa recherche, sans autre but que celui de la découverte, l'honneur, en ce qui concerne le nord de l'Amérique, en appartiendra incontestablement à Jean et à Sébastien Cabot. C'est le 24 juin 1497 qu'atterrirent, dans la partie septentrionale du Cap-Breton, c'est-à-dire, au cap Percé, ou, plus vraisemblablement, au Labrador[1], ces deux grands navigateurs partis de Bristol, dans ce but, au commencement de mai 1497.

Cette découverte fut suivie d'un certain nombre d'expéditions organisées soit par l'Angleterre, soit par le Portugal, séparément, soit par l'Angleterre et le Portugal d'un commun accord. A côté des Cabot, nous retrouvons, dans ces voyages de découvertes, le nom des Cortereal, Miguel et Gaspar, illustres navigateurs qui y trouvèrent la mort. Quelle fut l'étendue des découvertes de ces premiers explorateurs, il est difficile de le savoir ? Ce qu'il y a de certain, c'est que l'île de Terre-Neuve fut très imparfaitement connue et qu'on fut longtemps convaincu que cette partie de l'Amérique du Nord faisait corps avec le continent.

Mais alors que les Anglais et les Portugais s'efforçaient de prendre possession de ces terres et les concédaient par avance aux navigateurs qu'ils y expédiaient, il n'est pas douteux que nos pêcheurs français en prenaient, même sans brevet du roi, une possession effective.

Dès 1504, la présence de Bretons y est signalée[2]. Il est même vraisemblable que ces hardis marins n'en étaient pas à leur premier voyage. Il est en effet à noter, que dans leurs premiers projets d'expédition vers ces contrées, les Espagnols imposaient à leurs capitaines l'adjonction de pilotes bretons. Sur les cartes portugaises ou lusitano-portugaises les plus anciennes, on trouve des mentions telles que celles-ci : *c. do bretaos*, et *tierra de los bretones*, ou encore *terra*

1. Harrisse, *Jean et Sébastien Cabot*, Paris, Leroux, 1882, in-8°, p. 95.

2. Récit du « Gran capitano Francese », rapporté par Ramusio. (V. Harrisse, *Cabot*, p. 271.)

q. foy descubierta por bertones, cap Race ou cap de Raz. Nous verrons, dans le cours de notre article, que les pilotes bretons étaient particulièrement recherchés des armateurs rochelais dans leurs armements pour Terre-Neuve.

Mais allons plus loin. Si nous en croyions Thévet, c'est en 1488 que les Rochelais auraient navigué dans les eaux de Terre-Neuve, c'est-à-dire deux ans avant le voyage de Christophe Colomb. Nous savons bien que l'historiographe de Henri II, qui écrivait au milieu du XVIe siècle, a laissé derrière lui une réputation de menteur ou de naïf. Nous savons que l'historien de Thou disait de lui : *Falsa pro veris summa fiducia semper scriberet*. Mais nous savons aussi que la critique moderne devient tous les jours moins sévère pour ce chroniqueur. Certainement, soit dans les compendieux chapitres de sa *Cosmographie universelle*, soit dans les ouvrages manuscrits du même auteur conservés à la Bibliothèque nationale, on trouvera des faits apocryphes, des légendes, des altérations de nom. Mais la publication de mémoires contemporains vient établir que si Thévet s'est laissé allé à répéter, après d'autres, des légendes qui avaient cours autour de lui, il a enregistré des faits, taxés pendant longtemps de fantaisistes, et dont les découvertes modernes ont établi la véracité.

Le fait de la présence des Rochelais dans les eaux de Terre-Neuve ne paraît pas invraisemblable, quand on sait que, dans tous les temps et principalement au XVe siècle, les armateurs rochelais, soit par eux-mêmes, soit par le moyen des navires basques, se livraient avec ardeur à la pêche de la baleine. Cette pêche dut les entraîner bien souvent dans les mers septentrionales, et put les conduire jusqu'aux approches de Terre-Neuve. Il ne faut pas oublier d'ailleurs que le but des négociants rochelais ne fut pas, de longtemps, la prise de possession de ces terres lointaines ; leurs visées n'étaient pas si ambitieuses. Faire des pêches fructueuses, en apporter le produit dans leur ville, cela leur suffisait amplement. Et nous en avons une preuve dans ce fait que, Cartier, accomplissant en 1535, sous le patronage du roi de France, un grand voyage à Terre-Neuve et sur les côtes du Saint-Laurent, rencontra dans les eaux de ce fleuve, un navire rochelais qui, de sa propre initiative, se livrait à la pêche, sans aucune prétention de découverte.

Donc, sans vouloir attacher une importance excessive à cette priorité de la découverte de Terre-Neuve par les Rochelais, fait qui restera forcément dans l'ombre, à cause de la disette de nos documents, on peut toutefois reconnaître qu'il n'y aurait là rien d'invrai-

semblable. Thévet, d'ailleurs sur ce point, ne s'attira aucun démenti de la part de ses contemporains.

Laissant de côté ces souvenirs légendaires, nous pouvons affirmer que les véritables découvreurs de Terre-Neuve et du Saint-Laurent furent Jacques Cartier [1], Reberval et le pilote Alfonse de Saintonge; c'est à ces grands capitaines et à ces habiles pilotes que l'on dut de savoir d'une manière positive que Terre-Neuve était une île; c'est à eux que l'on dut de bien connaître les côtes de cette partie du Nouveau-Monde et des bords du Saint-Laurent jusqu'au saut Saint-Paul.

La prise de possession des Français était si apparente que Charles-Quint s'en inquiéta. Il faut se souvenir, en effet, que les Espagnols prétendaient, en vertu d'une bulle du pape, avoir un droit incontestable sur toute cette partie du Nouveau-Monde [2]. Les voyages de Cartier et de ses lieutenants furent considérés par les Espagnols comme une atteinte à leurs droits. Ils cherchèrent à nous troubler dans notre possession par des expéditions similaires [3]. Ces

1. Jacques Cartier est le premier navigateur dont nous puissions accepter tous les dires concernant ces régions et en tirer parti.

« Jusqu'à plus ample informé, on doit donc admettre que toute carte de la première moitié du XVI[e] siècle où l'île de Terre-Neuve n'est pas soudée au continent, qui porte dans l'intérieur du golfe, à l'ouest et à proximité de la région supérieure de la péninsule du cap Breton, une île de grandes dimensions, et qui trace au fleuve Saint-Laurent un parcours jusqu'au 70° de longitude, est une carte non seulement postérieure aux voyages de Jacques Cartier, mais aussi une carte qui a été construite avec des éléments géographiques empruntés, directement ou indirectement, à l'hydrographie française. » *Loc. cit.*, p. 79 et 149.

2. Le pilote Alfonse de Saintonge s'élève énergiquement contre cette prétention des rois d'Espagne et de Portugal de se partager le monde. « Le roy de Portugal a prins la partie d'Orient jusques là où descent la rivière de Gange en la mer Pacifique. Et le roy d'Espaigne a prins en Occident jusques à la rivière de Gange. Et ont fait les dessusd. les dits partaiges sans y appeler Vostre Majesté royalle ne aultres voz prédécesseurs. Et m'est advis qu'ilz ont mal party, actendu qu'ilz ont tout prins; actendu que vous y aviez aultant et si grand droict que eulx. » (Bibl. nat., mss. fonds fr., n° 676, fol. 15.)

3. On lit dans un document de la collection Muñoz (t. LXXXIII, fol. 209) : « En carta dirigida por el Embajador en Portugal al Commendador mayor de Castilla el mismo año de 1541, cuenta que he recibido relacion de una carabella que el Emperador mando á los baccallaos para inquirir adonde fué Cartier. » Cité par M. Harrisse, *l. c.*, p. 83, d'après M. Duro (*Arca de Noe*, p. 316). « Au printemps de l'année 1541, dit également M. Harrisse, p. 416, nous voyons le Conseil des Indes envoyer en France un espion *para saver lo de las armadas que se preparaban alli.* L'envoyé répondit qu'à Saint-Malo on armait treize navires, et à Honfleur, quatre galions que Jacques Cartier, au milieu d'avril

préoccupations se traduisirent même dans la rédaction des cartes et des portulans sur lesquels ils s'efforcèrent de substituer des noms espagnols aux appellations françaises[1] données par nos explorateurs ou nos pêcheurs. Mais ces prétentions n'eurent aucun succès. Les découvertes de Jacques Cartier firent de toutes ces terres des terres françaises. Nous allons voir en outre que les armateurs et les pêcheurs contribuèrent pour une large part à assurer notre suprématie sur ces contrées.

2° *La pêche*.

Les produits de la pêche avaient toujours constitué une part importante du commerce rochelais. Nous ne visons pas, en disant cela, le poisson frais qui se vendait à La Rochelle pour la consommation des habitants de la ville ou des régions voisines, les seules où le poisson pût arriver frais. Nous faisons allusion au poisson salé ou séché. Les espèces qui se prêtaient plus particulièrement à ce genre d'opération, étaient d'abord, en dehors des poissons, sous le

prochain, devait conduire *a poblare una tierra que se llamaba Canadà*. L'été suivant, Charles-Quint envoya aux Bacallaos une caravelle commandée, ensemble, par Ares de Sea, *a saber lo que havia hecho por alla un capitan Frances que se dice Jacques Cartier.* »

D'apres : Archives des Indes à Séville, *Patr. Real.*, leg. 6°; Buckingham Smith, *Colleccion de varios documentos para la historia de la Florida*. Madrid, 1857, in-4°, t. Ier, p. 107, 109 = Ms., t. LXXII, f. 19 et t. LXXXII, f. 209, de la collection Muñoz, cité par M. C. F. Duro, *Arca de Noe*, Madrid, 1881, p. 316 = Buckingham Smith, *loc. cit.*, p. 114.

1. « Il est évident qu'à une époque où l'Espagne ne cessait de revendiquer tous ces pays, un pilote major de Charles-Quint aurait été mal venu à reconnaître le bien fondé des prétentions de la France en conservant sur une carte espagnole les appellations absolument françaises. Par exemple, la partie de l'océan Atlantique qui baigne les côtes du Canada ne pouvait continuer à être qualifiée *mer de France* et ainsi des autres noms. Aussi remarque-t-on sur la carte de Cabot un certain nombre de désignations nouvelles et uniques. Il y en a d'autres qui ne sont que des noms français défigurés dont on parait avoir ignoré l'origine, et parmi ceux-ci nous distinguons, en première ligne, des appellations provenant directement de Cartier : *la aga de golosme*, pour lac d'Angoulême, *Golosme* pour Angoulême, et le *Rio de S. Quenain*, évidemment la rivière du Saguenay, noms placés tous aux lieux mêmes où on les lit sur le planisphère de Henri II (1546). » Harrisse, *loc. cit.*

nom générique desquels elles étaient comprise : les cétacés, baleines ou dauphins (porcilles), puis parmi les poissons proprement dits : les merlus, les harengs, les morues, les maquereaux, etc., en un mot les allés (*allecia*), nom qui semble les résumer tous.

Les côtes françaises de l'Océan et de la Manche, les côtes de l'Espagne, l'Irlande et les régions plus ou moins éloignées du nord étaient fréquentées par les pêcheurs de nos ports pour l'approvisionnement des populations en poisson conservé. Il n'est pas douteux, et nous ne ferons qu'indiquer ici ce fait, sans insister davantage, que nos parages étaient bien plus fréquentés alors qu'aujourd'hui par toutes ces espèces, et que les pêcheurs durent faire leurs premiers voyages dans les régions du nord à la suite des poissons qui s'éloignaient de jour en jour.

Nous sommes notamment porté à croire que sans être d'une abondance extrême dans les eaux françaises, la morue y était plus abondante que de nos jours, puisqu'on l'expédiait comme poisson salé.

La morue fut principalement connue sous trois noms distincts : *morue*, pour les Français, — *bacallaos*, pour les Espagnols, — *cabillaud*, *kabeljouwe* ou *cabliauwe* pour certaines populations du nord ou même de la Méditerranée[1].

1. *Morue*. — L'étymologie du nom de la morue est assez obscure. Littré renvoie à diverses langues dans lesquelles le mot se retrouve : le wallon, *molowe*; le namurien, *moleuwe*; *molue*, en Hainaut; en Angleterre, *melwel*, merluche. Diez le tirerait de l'espagnol *morros*, qui signifie petits corps arrondis et qui s'applique particulièrement aux intestins de la morue salée et mis dans le commerce. A quoi Scheler objecte, avec raison, qu'on ne voit pas comment le français aurait emprunté pour dénommer la morue, un mot à l'espagnol qui la dénomme tout autrement. Suivant M. Baudry, *molue* est la forme dégénérée de *merlus*, cela est vraisemblable. C'est à cette dernière opinion que nous nous rattacherons. Les Anglais, nous l'avons vu, appellent parfois la morue, *merluche*, or le nom de merluche est encore employé par les pêcheurs pour désigner une variété du merlu. Pour mieux dire, nous croyons que les noms des deux poissons ont la même étymologie; qu'on a même quelquefois donné indifféremment le même nom aux deux, et sans recourir au wallon, nous en trouverions l'origine simplement dans le latin; *morue* et *merlu* étant des poissons relativement mous par rapport aux autres poissons de mer, le mot primitif, *merlu* ou *mollue*, *moulue* sera sorti d'un diminutif de *mollis*.

Cabillaud, *kabbeljouwe* ou *cabliauwe*. — Ce serait, d'après Littré, un dérivé, par renversement, de *bacailhaba*, nom basque de la morue, d'où serait venu l'espagnol *bacalao* et le flamand *bakkeljaw*. On trouverait le radical *belche*, *balche*, comme nom de poisson sur un registre de Saint-Gall, dès 1360, d'où le plus moderne *bolch* dans le même sens; mais il s'agirait d'une sorte de saumon;

En France, de nos jours, on distingue la morue et le cabillaud. La morue est le poisson préparé, le cabillaud, la morue fraîche. Cette distinction n'existait pas à l'origine.

La morue « morua, moruta, moruca », dans le langage courant « moulue ou moullue », forme qui existe encore à la campagne, figure dans les comptes dès le XIII[e] siècle[1]. Elle est mise sur la même ligne que les poissons parés, salés ou séchés, et le *Livre des Métiers* de Boileau parle positivement de « morues baconnées », c'est-à-dire, selon nous, traitée et salée comme le porc, « le bacon ». Malgré tout jusqu'au premier quart du XVI[e] siècle, elle ne tient pas la pre-

on a aussi des exemples de *kabelow* et *kabblaw* dès 1381. (Cf. Kohl, *Discovery of Maine*; *Mittel Deutsches Wörterbuch* de Schiller et Lubbler, Bremen, 1880; *Bibliographia critica portugueza*, Porto, 1875-75; *Pedro martyr*, etc.)

Il y avait un autre nom donné à la morue dans les habitudes du commerce. C'est celui de *gauberge*. Littré définit la *goberge*, « morue, la plus grande et la plus large de l'Océan ».

Ce n'était pas tout à fait cela à La Rochelle, au XVI[e] siècle. La gauberge était la morue séchée, par opposition à la morue verte. C'est ce qui ressort de l'examen d'un texte de 1537, mais surtout du règlement pour les compteurs de poissons, chargés de compter les poissons verts et secs (Bibl. de La Rochelle, mss. 90, f° 21). Le petit poisson vert a exactement la même dimension que la petite gauberge, 16 pouces. D'ailleurs dans l'énumération des droits, le doute doit disparaître puisqu'on y lit ceci :

Pour millier	de grande moullue verte que gauberge.	8 s. ts
—	de moien tant de moullue verte que de gauberge . .	6 »
—	de petit tant vert que sec y compris le maquereau .	4 »

1. 1244. C'est le compte d'Alfonse de Poitiers (Bibl. nat., fonds fr., n° 9019) cité par Du Cange : « De alleciis et morutis datis Guillelmo de Lorriac ». Dans un règlement de la fin du XIII[e] ou du commencement du XIV[e] siècle, et pour parer aux inconvénients d'une taxe arbitraire en usage, on avait adopté le droit suivant : « L'en doit poier de la morue en charrète, V s. .... et des morues fendues d'esté, au feir que l'on vendra le cent., » c'est-à-dire un droit égal au prix du cent; c'est le même droit que pour le maquereau (*Doc. inédits sur l'hist. de France*, *Le livre des métiers* de Boileau, etc., p. 430). — Dans le *Livre des métiers*, il est défendu de mêler les poissons; de les « broueiller »; il faut laisser distincts les morues salées, les maquereaux et les harengs blancs salés; dans ce même livre, on répète que la charretée de morue doit 5 sols de coutume, plus 16 deniers de congé et halage; la somme, 2 deniers. Dans Du Cange également : « Charta anno 1309, tome I, *Hist. Delphin.*, p. 98. Item grossa bestia onerata ..... piscibus, alecibus, *morua* et similibus, debet pro pedagio octo denarios. » Dans l'ordonnance de 1337, relative au subside, il est établi sur chaque panier de poissons, un droit de 4 deniers, excepté pour « mourues, seiches, allés de mer, saumons frez et salez, sur lesquez on paye 4 deniers par livre du prix. »

mière place dans le commerce rochelais, et la cède aux merlus et aux harengs.

Mais aussitôt que la « terra des baccalaos », la terre des morues, Terre-Neuve, est sortie des brumes de l'horizon, un mouvement considérable se produit vers cette région où les poissons de toute sorte vivent en abondance.

Comme nous le disions en commençant cette étude, ce n'est pas la perspective de la découverte, mais l'amour du gain qui entraîne dans ces parages Bretons, Normands, Rochelais et Basques, collaborateurs modestes, mais incontestables de Jacques Cartier. Aussi est-ce avec raison que les noms français naissent de toutes parts sur ces terres neuves, et que le nom de mer de France s'impose aux eaux qui les baignent.

Ceci n'est point une simple hypothèse basée sur l'abondance de la morue au marché de La Rochelle, dès le XVI[e] siècle, mais résulte au contraire de la connaissance que nous avons de nombreux documents inédits.

M. Harrisse, le savant américaniste, auquel la connaissance des premières conquêtes du Nouveau-Monde est plus familière qu'à tout autre, a considéré que l'on pouvait prendre l'année 1550 comme date extrême des voyages de découverte dans cette région ; il estime qu'à partir de 1550, les expéditions à Terre-Neuve sont devenues choses si communes qu'il n'y a plus intérêt à en relever ni le nombre, ni l'importance. Les recherches du savant américain ont été poussées fort loin. Il semblerait qu'il n'est pas de source importante de renseignements, tant du Nouveau-Monde que de l'Ancien, qui ait échappé à sa sagacité. Malgré ce luxe d'informations, M. Harrisse n'a pu découvrir que 54 expéditions dirigées, pendant la période qu'il embrasse, vers le Nord-Amérique. Il faut en outre, remarquer que la presque totalité de ces expéditions n'ont été que des voyages de découvertes opérés sous le patronage des souverains qui régnaient sur l'Angleterre, la France, l'Espagne et le Portugal, et que beaucoup avaient pour but, non pas la prise de possession et la colonisation de terres nouvelles qui paraissaient d'ailleurs inhabitables, mais la recherche d'un passage vers le Cattay, nom qui désignait alors la Chine. Les expéditions et les voyages signalés par M. Harrisse se décomposent ainsi : 15 expéditions organisées par les Anglais, 12 par les Portugais, 9 par les Espagnols, 19 par les Français. On voit déjà par ce simple relevé que les Français avaient à leur actif le plus grand nombre de voyages. De ces derniers, trois sont indiqués comme faits

par des Rochelais, et sur ces trois, deux étaient connus de M. Harrisse par les renseignements que nous lui avions fournis. C'était, à ce moment-là, tout ce que nous en connaissions.

Notre attention fut mise en éveil tant par les publications des américanistes, que par les dépêches de M. le Ministre. L'intérêt historique de nos recherches se doublait d'une question patriotique. Nous nous mîmes à l'œuvre et le résultat dépassa notre attente.

Nous pouvons proclamer aujourd'hui cette vérité que, dès l'origine, avant l'année 1550, les Français prenaient la part la plus grande de tous aux expéditions à la Terre-Neuve, affirmant ainsi par la pratique journalière et effective de leur commerce, cette prise de possession qui avait été l'œuvre de Cartier, de Roberval, d'Alfonse de Saintonge et de leurs émules.

M. Harrisse avait relevé 54 expéditions ayant Terre-Neuve ou le Canada pour objectif, jusqu'à 1550. Pour cette même période de temps, nous en constatons 68 en plus, pour La Rochelle seulement. Mais nous devons encore y ajouter 6 armements dont le souvenir a été conservé par Francisque Michel dans son *Histoire du Commerce de Bordeaux*[1].

Voici, d'après cela, le tableau des expéditions à la Terre-Neuve et au Canada de 1497 (voyage de Cabot) à 1550 :

D'après M. Harrisse.	Anglais seuls	11	54
	Anglais et Portugais ensemble	3	
	Portugais seuls	12	
	Espagnols	9	
	Français	19	
D'après Francisque Michel.	Français	6	6
D'après nos documents.	Rochelais	68	68
	Total		128

Soit :	Anglais seuls	11	Étrangers.	35
	Anglais et Portugais	3		
	Portugais seuls	12		
	Espagnols	9		
	Français non Rochelais	22	Français.	93
	Rochelais	71		
	Total			128

1. Tome II, p. 337 et suiv.

Les résultats consignés dans ces tableaux sont d'autant plus remarquables, que les documents rochelais ayant trait au commerce sont d'une extrême rareté. Les archives privées sont à peu près muettes. Les actes des notaires qui devraient contenir la majeure partie de ces renseignements ont en partie disparu. Sur les vingt et quelques notaires qui instrumentaient dans la ville de La Rochelle, deux ou trois seulement par année sont connus. Pour certaines années, il n'en reste aucun. Les minutes de la plupart d'entre eux ont été détruites. On a notamment négligé de conserver les brouillards qui seuls, la plupart du temps, contenaient les minutes des transactions commerciales. A quel résultat arriverions-nous donc si les archives étaient intactes ?

Pour les Rochelais, la pêche de Terre-Neuve fut à la fois un moyen d'occuper leurs navires et une occasion de faire fructifier leurs capitaux. En dehors de leurs aptitudes maritimes, les Rochelais excellaient dans la pratique des opérations commerciales. Les capitaux étaient dans cette ville d'une abondance extrême. Aussi les négociants de la place cherchaient-ils, de toutes les façons possibles, à prêter leur argent à gros intérêt. En outre de cet intérêt, aventure ou profit, comme on disait alors, qu'ils tiraient de leurs opérations, les Rochelais avaient cet avantage d'amener sur leur place des marchandises nécessitant des transactions et fournissant aux intermédiaires des occasions de lucre. Les Rochelais participaient donc aux expéditions de Terre-Neuve de trois manières différentes :

1° En équipant pour la pêche leurs propres navires;

2° En équipant pour cette même pêche les vaisseaux des autres ports;

3° En prêtant leur argent aux maîtres et aux capitaines, soit à part de profit, soit à la grosse aventure.

Tels sont les motifs pour lesquels, dans les listes qui vont suivre, on verra tant de navires français, étrangers à la région, prendre comme point de départ le port de La Rochelle.

Voici la liste des navires expédiés de La Rochelle pour Terre-Neuve jusqu'à 1550 :

1523.

La *Marie*, du Croisic. Maître Yvon le Flouchier dit Piédecerf; avitaillée en partie par Jean Le Moine, de La Rochelle.

La *Catherine*, de Bénic. Maître Michel Trédieu; avitaillée en partie

par Pierre Jourdain le jeune et André Morisson, marchands et bourgeois de La Rochelle, parsonniers du navire.

La *Marguerite*, de Pornic. Maître Guillaume Le Gludic; avitaillée dans les mêmes conditions que la précédente.

La *Marguerite*, de Saint-Brieuc. Maître Jean Trédian.

La *Marguerite*, de Blavet. Maître Alain Feuillagat; avitaillée, par association avec le maître, par Jean Boisseau et Jean Lemoine, marchands et bourgeois de La Rochelle.

1533.

Le *Christophe*, de Plusmanac (Ploemeur, arrondissement et canton de Lorient). Maître Yvon Raymond, qui emprunte à Julien Giraud, marchand et bourgeois de La Rochelle, 30 livres tournois à la grosse aventure, payable en deux milliers de morues parées.

1534.

Le 12 juin de cette année, Jacques Cartier rencontre un navire rochelais dans la rivière Saint-Jacques : « Il y a, dit le grand navigateur, une aultre bonne ripvière plus grande, où il y a plusieurs saulmons; nous la nonmasmes la ripvière Sainct-Jacques. Estans à icelle, nous aperseumes ung grant navire qui estoit de La Rochelle, qui avoyt passé la nuyt (cherchant) le hable de Brest, où il pensoit aller faire sa pescherie; et ne sçavoient où ils estoient [1]. »

1535.

La *Marguerite-Antoinette*, de La Rochelle. Maître Guillaume Legatz, de Paimpol, en Bretagne; armée par honorable homme Nicolas Maillard, marchand et bourgeois de La Rochelle. Ce navire part après le 19 février et effectue son retour avant le 3 septembre de la même année.

Le *Christophe*, de La Rochelle. Maître Gluille Le Gludic, de Pelroux, en Bretagne; est armé par ses bourgeois, Durand Buschet et Jehan Bernyer, marchands et bourgeois de La Rochelle. Départ après le 14 avril.

1. *Relation originale du voyage de Jacques Cartier*, Paris, Tross, 1867, in-8°, p. 11. V. Harrisse, *loc. cit.*, p. 298.

1536.

L'*Esprit*, de La Rochelle. Maitre Jean Guybert, de Portereau en Bretagne; armé par ses bourgeois, Jean Girard père et Jean Fouchier, marchands et bourgeois de La Rochelle. Départ après le 24 janvier.

1537.

La *Marguerite*, de La Rochelle. Maître Micheau Herlant, de la paroisse de Tardre, évêché de Saint-Brieuc; armée par Nicolas Maillard. Départ après le 22 février.

L'*Esprit*, de La Rochelle. Maître Nicolas Desruare (ou Desmare); armé par Pierre Jourdain, marchand, pair et bourgeois de La Rochelle. Départ après le 17 avril.

Le *Christophe*, de La Rochelle. Maître Bonaventure Courtet; arrive de Terre-Neuve, et repart après le 18 avril, après que ses bourgeois Durand Buschet et Jean Bernyer ont vendu au maître le quart du navire, des « bapteaulx, apparaulx, artillerie ».

La *Marie*, de La Rochelle. Maître Nicolas Gieffroy, de l'île de Bréac, diocèse de Dol en Bretagne; armée par sire Yves Testart, sieur de la Mauzée, sous-maire de la ville.

La *Marie*, de Saint-Jean-de-Luz. Maître et bourgeois Martin de Soubmyan, qui emprunte à la grosse aventure, de sire Martin Doste, marchand et bourgeois de Bayonne, 133 l. 8 s. 6 d., payables quinze jours après l'arrivée du navire à La Rochelle ou à Bordeaux.

Le *Baptiste*, de Saint-Jean de-Luz. Maître Étienne Darrissague, dit Chartier, qui emprunte différentes sommes, aux mêmes conditions, à Doste, à Gurton de Soubmyan, à Johannis de Sarnaude, marchands de Saint-Jean-de-Luz, et à Thibaut Coutant, marchand de La Rochelle.

La *Marie*, d'Ascaing. Maître Martin Decharse, qui emprunte 266 l. 13 s. 4 d. au même Doste.

La *Marie*, de Bayonne. Maître Cency de Courtraulx, marchand de Bayonne; est frétée par Jean Lhermite, Bonaventure Corru et Hugues Deseurre, marchands et bourgeois de La Rochelle.

1538.

La *Louise*, de La Rochelle. Maître Janicot de Chauchau, navarrais; est armée par son bourgeois, honorable homme Pierre Dethenebault, l'aîné, marchand et bourgeois de La Rochelle.

La *Catherine*, de Saint-Jean-de-Luz. Maître Martin de Chauchau, qui emprunte 260 livres tournois à la grosse aventure à Mathurin Dethenebault, échevin de La Rochelle.

La *Marie*, de Bayonne. Maître Angerot de Soumyan, qui emprunte au même 65 livres tournois.

1539.

L'*Esprit*, de La Rochelle. Armé par Mathurin Dethenebault (on écrit aussi Denebault).

Le *Nicolas*, de La Rochelle.

La *Catherine*, de Saint-Jean-de-Luz.

1540.

La *Louise*, de La Rochelle. Janycot de Chauchau, navarrais, maître et bourgeois en partie de ce navire, emprunte à sire Durand Buchet, pair, marchand et bourgeois de La Rochelle, sept vingt-neuf livres dix solz tournois (149 l. 10 s.) à la grosse aventure.

1541.

Le *Nicolas*, de La Rochelle. Maître Guillaume Le Ladre, armé par son bourgeois, Ambroys Le Royer, marchand de La Rochelle.

Des mariniers bretons sont embarqués sur un navire rochelais dont on ne donne pas le nom.

Le *Jacques*, de Ré (île de Ré). Maître Jean Trousicot; armé par Philippe Méhée, marchand de La Rochelle, bourgeois du navire pour une tierce partie.

La *Julienne*, de Saint-Nicolas-de-Barfleur. Maître et bourgeois, pour moitié, Nicolas Armyse; emprunte en commun avec Julien Bassen, écuyer, sieur de Gasteville, bourgeois de l'autre moitié, à Durand Buschet, 1,885 l. 15 s. 6 d., à la grosse aventure. Le navire devra revenir à Chedeboys ou sur les vases de La Rochelle.

Le *Rambert*, de Normandie. Maître Martin du Bec, qui emprunte 130 livres à honnête femme Jeanne Mathault, veuve de honorable homme Jean Morisson, bourgeoise de La Rochelle.

Le *Jacques*, de Saint-Brieuc. Maître Olivier Ruffet, qui emprunte à Durand Buschet.

La *Catherine*, de Saint-Brieux. Maître Meryen Harmenay, qui emprunte au même Durand Buschet.

La *Catherine*, de Lanyon. Jean Lebeau, maître et bourgeois, emprunte 95 l. 16 s. 6 d. à Durand Buschet.

La *Trinité*, de Saint-Jean-de-Luz. Martissant Dastingues, maître et bourgeois, achète du vin rouge pour son avitaillement à Thibault Coutant, marchand et bourgeois de La Rochelle.

La *Marie*, de Saint-Jean-de-Luz. Michel de Rebillacque, maître et bourgeois, vend toute sa pêche future à Durand Buschet.

La *Madeleine*, de Saint-Jean-de-Luz. Pernotton de Sommyan, maître et bourgeois, avec Martin ou Martinès de Ceuse (ou Cuise), emprunte, à La Rochelle, à la grosse aventure, la somme de 248 livres tournois, de Jean de Salignac, marchand et bourgeois de Bordeaux, représenté par Regomme Réau, bourgeois de La Rochelle.

Le *Charles*, de Bayonne. Johannes de Sainct-Esteben, François Oncier, Pelleguerin Diesse et Jehan Diesse, tous maîtres et bourgeois, chacun pour un quart; le premier de Saint-Jean-de-Luz, les trois autres, de Bayonne, empruntent 845 livres tournois à Durand Buschet.

Le *Saint-Esprit*, de Bayonne. Maître Colan Deule; emprunte une somme à Guillaume du Jau, marchand et bourgeois de La Rochelle.

1542.

La *Louise*, de La Rochelle. Maître Jehannot de Senchot; armée par Pierre Dethenebault, Guillaume Perle et Jean Bouhereau, marchands et bourgeois de La Rochelle, bourgeois du navire.

L'*Anne*, de la Flotte (île de Ré). Maître et pilote, Nicolas Geoffroy; achète à Nicolas Bobineau, marchand et bourgeois de La Rochelle, du drap à la grosse aventure.

Un navire de l'île de Ré appartenant à Jean Eveillard, marchand de ladite île.

Le *Baptiste*, de Saint-Jean-de-Luz. Maître Sanson de Soumyen; part de La Rochelle, après emprunt de 128 livres à Johannis de Sorhandez, marchand de Bayonne.

1543.

Le *Nicolas*, de La Rochelle. Maître Guillaume Le Ladre (ou Le Ludre); armé par son bourgeois, Ambroys Le Royer, dit Le Gouellan.

La *Bonaventure*, d'Olonne. Pilote, Bonaventure Courtet; bourgeoise : Catherine Garnière, veuve d'André Villon, marchand de Talmont-sur-Jard; emprunte 81 livres à Durand Buschet.

La *Françoise*, d'Olonne. Maître Jehan Bretault; armée par André Henry, Nicolas Bobineau et Jean Colin, marchands et bourgeois de La Rochelle.

La *Barbe*, de Jard. Maître Nicolas Geoffroy ; armée par les mêmes.

Un autre navire de Jard. Maître X. Pigeon; armé par les mêmes.

La *Bergère*, de Rouen. Armée par sire Pierre Lyes Dybard, marchand, demeurant près de Rouen qui achète du sel à honorable homme Pierre Guybert, marchand et bourgeois de La Rochelle.

Un navire breton, dont les mariniers, de Bréhac en Bretagne, empruntent 19 livres 9 sols tournois à André Henry, marchand et bourgeois de La Rochelle.

1544.

La *Trinité*, de La Rochelle. Maître Pierre de Vigne, qui emprunte 135 livres tournois à sire Martin Denebault, marchand et bourgeois de La Rochelle.

La *Madeleine*, de Saint-Jean-de-Luz. Maître sire Martin de Suhegaray, *alias* Cingallet ou Sugallet, marchand et voisin de Saint-Jean-de-Luz, qui emprunte 50 écus d'or à sire Mathurin Denebault, échevin de La Rochelle.

1546.

Le *Lorens*, de Saint-Paul-de-Léon. Maître Laurent Measpiault; avitaillé par Louis Gargouilleau et Jean Maingault, marchands et bourgeois de La Rochelle.

La *Louise*, de La Rochelle. Maître Janicot de Sancho, bourgeois, Guillaume Perle, marchand et bourgeois de La Rochelle.

La *Marguerite*, de La Rochelle. Maître et pilote: André Le Broys; bourgeois : Étienne du Jau, marchand et bourgeois de La Rochelle ; engagent des mariniers bretons.

1547.

Le *Joseph*, de La Rochelle. Armé par Étienne du Jau, marchand et bourgeois de La Rochelle, et sa femme Marguerite Moreau, bourgeois du navire.

La *Fleur-de-Lys*, de La Rochelle. Maître Jacques Clauteur d'Olonne; armée par Jannot de Combes, marchand et bourgeois de La Rochelle, qui est bourgeois du navire.

La *Marie*, de La Flotte. Armée par Jean Meschin l'aîné, marchand de La Flotte, bourgeois et avitailleur du navire.

Le *Vicaire*, d'Arvert. Armé par Pierre Debaulx, marchand demeurant à Arvert, bourgeois du navire.

La *Françoise*, de Saint-Just. Maître Lyot Houé, de Saint-Just.

La *Françoise*, d'Erqui, en Bretagne, Maître Simon Pader.

La *Catherine*, de Saint-Jean-de-Luz. Maître Censin du Halde ; achète du sel pour son voyage à sire Pierre Jourdain, sieur de Bonnemie.

1548.

Le *Saint-Esprit*, de La Rochelle. Avitaillé par Mathurin Denebault, sieur du Verger, marchand et bourgeois de La Rochelle, bourgeois en partie du navire.

La *Bonaventure*, de La Rochelle. Maître Jean Allard ; avitaillée par Jean Foucher, marchand et bourgeois de La Rochelle.

La *Sainte-Anne*, de Saint-Vincent au bout du pont de Saint-Jean-de-Luz. Maître et bourgeois Pierre Daresteguy ; emprunte à Mathurin Detenebault, sieur du Verger, 130 écus d'or sol pour ses avitaillemens.

1549.

La *Trinité*, de Saint-Just. Maître Martin de Hérard ; Guillon Martin, marchand, à Saint-Just, qui en est bourgeois, emprunte 334 l. 13 s. 9 d., à Jean Pivert et Guillaume Piocheau, marchands et bourgeois de La Rochelle.

La *Marie*, de Talmond-sur-Jard. Son bourgeois, Nicolas Lambert, du dit lieu, s'associe pour la pêche, jusqu'à concurrence d'un tiers, honorable homme Simon Mignonneau, marchand et bourgeois de La Rochelle pour 228 l. 10 s. t.

1550.

La *Bonaventure*, de La Rochelle.

La *Jacquette*, de Saint-Brieuc-des-Baulx, en Bretagne. Maître Gilles Thonyn, qui emprunte 40 livres tournois à Symon Moudot, marchand et bourgeois de La Rochelle.

La *Marie*, de Capbreton.

3° *Port des navires.*

Le tonnage des navires employés à la pêche varie beaucoup. On peut dire cependant que la majeure partie des armateurs y emploient des navires de 50 à 80 tonneaux ; il ne s'en trouve pas encore de 30 tonneaux, comme cela se voit plus tard. Il n'est pas rare, au contraire, d'y rencontrer des navires dépassant 100 tonneaux ; quelques-uns vont jusqu'à 200 tonneaux.

Voici, au point de vue du tonnage, la liste des terre-neuviers armés avant 1560 :

200	tonneaux.	Le *Jehan*, de Charente (1558).
150	—	Le *Charles*, de Bayonne (1541).
140	—	La *Flore*, de Fécamp (1557).
120	—	Le *Baptiste*, de Saint-Jean-de-Luz (1537) ; la *Marie*, de Charente (1557) ; la *Jacte*, de Jard (1559).
100	—	Le *Saint-Esprit*, de Capbreton (1556) ; la *Bonaventure*, de La Rochelle (1558) ; le *Rambert*, de Normandie (1551) ; le *Saint-Esprit*, de Bayonne (1541).
90	—	La *Marie*, d'Ascaing (1537) ; la *Trinité*, de Saint-Just (1549) ; le *Lorens*, de Saint-Pol-de-Léon (1545-1546) ; le *Baptiste*, de Saint-Jean-de-Luz (1545-1546).
80	—	La *Jacquette*, de Saint-Brieuc (1541) ; la *Bonaventure*, d'Olonne (1543) ; le *Saint-Esprit*, de Bayonne (1556) ; la *Marie*, d'Audierne (1584).
70	—	Le *Christophe* et l'*Esprit*, de La Rochelle (1534-1535) ; la *Marie*, de Saint-Jean-de-Luz (1537) ; la *Marie*, de Bayonne (1537) ; la *Marie*, de La Rochelle (1537) ; le *Nicolas*, de La Rochelle (1541) ; la *Marie*, de Capbreton (1558).
60	—	La *Catherine*, de Lanyon (1541).
50	—	La *Marie*, de Talmont-sur-Jard (1549) ; la *Marie*, de La Rochelle (1558).

4° *Équipage.*

Les équipages sont relativement nombreux. Il ne faut pas oublier en effet que la plupart des vaisseaux sont armés en guerre, et qu'aux

gens chargés de la manœuvre et de la pêche on joint des canonniers. L'inaccoutumance des voyages lointains, sur des embarcations d'un port relativement faible, inspirait d'ailleurs une crainte légitime, et l'on éprouvait le besoin d'élever le nombre des officiers ou des mariniers habituellement nécessaires.

Officiers. — Au commandement présidait, « après Dieu », le maître du navire. Ce maître n'est pas toujours un personnage salarié ; il lui arrive quelquefois d'être copropriétaire du navire, parsonnier et mieux « carsonnier », comme on dit alors, c'est-à-dire propriétaire du quart, les navires étant habituellement fractionnés en quarts d'intérêt. Non seulement il arrive au maître d'avoir un intérêt dans le navire, mais aussi d'exercer en dehors le « trafic des marchandises » ; il est marchand.

Quand le maître est marchand, il ne lui arrive pas toujours d'avoir des connaissances suffisantes pour diriger le vaisseau dans des parages lointains, dans des mers dangereuses et peu connues ; aussi lui adjoint-on parfois un pilote, l'un de ces hommes ayant couru le monde à la recherche de la fortune et des nouvelles terres, dont le pilote Alfonse de Saintonge fut le plus illustre dans les régions de l'Ouest. Parmi les pilotes qui montaient les terres-neuviers, nous pouvons, en dehors des maîtres qui prennent ce titre, citer : Nicolas Gieffroy, de l'île de Bréac au diocèse de Dol, sur la *Marie*, de La Rochelle (1537) ; Jean Vaultier, sur le *Saint-Nicolas*, de Barfleur (1541) ; Jean Allard, de La Rochelle, sur la *Julienne*, de Barfleur (1541) ; Jean Guybert, breton, sur la *Catherine*, de Saint-Brieuc (1541) ; Bonaventure Courtet, de La Rochelle, sur la *Bonaventure*, d'Olonne (1543) ; Abraham Dygomylle ou Dygonnyle, normand, sur la *Bonaventure*, de Faveau (1553) ; Nouel Ribard, sur la *Pierre*, de Penmarc (1553) ; Guillaume Daniel, du Havre, sur la *Bonaventure*, de La Rochelle (1558).

Au maître on adjoint un second, qui porte le nom de contre-maître, puis un maître-charpentier, bien nécessaire dans ces navigations difficiles au milieu des bancs et des battures de la Terre-Neuve ; puis encore, parfois, un maître des bateaux. La présence de cet officier subalterne établit péremptoirement que dès le XVI[e] siècle, au début de l'organisation de la pêche, on pratiquait la pêche de la morue, de la baleine et des autres habitants de la mer, en dispersant autour du navire, un certain nombre de légères embarcations, usage qui s'est perpétué jusqu'à nos jours. Il n'est pas, en effet, un habitué de nos ports qui n'ait remarqué sur le pont de terre-neuviers, ces légers bateaux emboîtés les uns dans les autres et qui sont chargés d'étendre,

sur le lieu de pêche, le périmètre d'opération de chaque équipage. Chacun de ces bateaux de nos jours, est généralement monté par deux hommes, dont l'un, le chef, porte le nom de *doris*[1].

Si la conservation du navire exige la présence d'un maître-charpentier, la santé des hommes ne doit pas être négligée. Aussi embarque-t-on parfois un maître-syrurgien, un chirurgien. On y aura d'ailleurs et plaisir et profit ; car, si le maître-syrurgien panse les blessés et soigne les malades, comme chirurgien, il se chargera en outre, comme barbier, de faire tomber les mèches folles et les barbes hirsutes des mariniers. Et ce n'était pas là certainement le moindre de ses talent ; le barbier l'emportait certainement sur le chirurgien. Le nom d'un de ces intéressants auxiliaires nous a été conservé : Julien Fustet, sur l'*Esprit*, de La Rochelle (1537).

L'avitailleur du navire adjoint parfois à l'équipage un dépensier dont la présence a précisément pour but d'éviter que la dépense des vivres et des munitions ne soit trop considérable ; ou un commis, chargé de veiller à la conservation de la pêche.

Mariniers et pêcheurs. — Nous avons dit que le nombre des hommes de l'équipage était, à cette époque, relativement élevé. On trouve, en effet, fréquemment des équipages de dix-huit à vingt-cinq hommes pour des navires de 70 à 80 tonneaux, alors que cent ans plus tard on n'en aura que douze à quinze, y compris les officiers, pour des vaisseaux de 150 à 200 tonneaux.

La majeure partie des mariniers jusqu'à 1550 appartient à la Bretagne, au moins pour les navires rochelais. Et ce choix n'est pas l'effet du hasard ; on ne recrute pas seulement ces équipages parmi les marins présents à la Rochelle, mais, de convention expresse, on va les chercher en Bretagne. Voici quelques exemples de la manière dont on recrutait les équipages terre-neuviers.

Pour l'armement de la *Marguerite Antoinette*, de La Rochelle (1534), on va quérir en Bretagne dix-neuf mariniers et on leur avance 8 livres

1. *Doris.* On a étendu au matelot-chef de l'embarcation le nom de l'embarcation elle-même. D'après Littré, *Supplément*, citant la *Revue des Deux-Mondes*, 1874, p. 122 (1er novembre), l'embarcation s'appellerait *dori*, au singulier : « nom d'une embarcation américaine pour la pêche de la morue. Embarcations à la fois légères et solides qu'on voit à bord de leurs goélettes (des Américains), et qui sont connues sous le nom de doris ; ces doris remplacent avantageusement les chaloupes sur les navires de la colonie ; on les construit aujourd'hui sur les chantiers de l'île. »

Nous ignorons l'origine du nom. Jal ne le donne pas dans son *Glossaire nautique.*

pour leur voyage. On agit de même pour dix-huit mariniers bretons qui doivent monter l'*Esprit*, de La Rochelle (1539). Les avitailleurs de la *Marguerite*, de La Rochelle, donnent, en 1537, 3 écus et 2 sols, pour amener douze mariniers du pays breton. Les dix mariniers, le maître, le pilote et un page, appelation aristocratique du mousse, tous bretons, qui doivent monter la *Marie*, de La Rochelle (1537), reçoivent 2 écus pour leur voyage.

L'équipage de la *Julienne*, de Barfleur (1541), est en revanche recruté dans la région rochelaise ; il se compose de Guillaume Compadié, Michel Cuilden, Jacques Le Bonnyeu, de Quimper-Corentin ; de Mongis-Guyseau, Jean Taunay, François Millet, de la paroisse de Saint-Jean-du-Perrot, de La Rochelle ; de Mathurin Maître, de Marennes ; de Pierre Tavener, de Royan ; de Pierre Regard, de Saint-Thomas-de-Cosnac ; de Jean Poictevin, du Château-d'Oleron ; de Bastien David et Nicolas Petit, de Saint-Jean-du-Perrot ; de Pierre Nicolas, de Saint-Nicolas de La Rochelle ; de Pierre Réau, Jean Charget et Jean Gendron, de Marennes ; soit trois Bretons sur seize hommes.

Le *Nicolas*, de La Rochelle, arme en 1543 avec quatorze mariniers, tous bretons comme le maître du navire.

Un contrat de 1545-1546 constate une convention plus spéciale. Les mariniers bretons doivent venir monter la *Marguerite*, de La Rochelle. On leur donne à chacun 2 livres pour leur voyage ; mais il est stipulé, comme dédit, que pour le cas où ils ne se rendraient pas à La Rochelle, ils payeraient 10 livres ; et pour le cas où le voyage ne s'effectuerait pas, les bourgeois du navire ne devront qu'un dédit de 2 livres à chacun des mariniers. Des bases de cette convention, on peut tirer deux conclusions : la première, c'est que les mariniers bretons étaient préférés de beaucoup à tous autres, et qu'ils faisaient *prime* pour les armements de Terre-Neuve ; la seconde, qui n'est qu'une conséquence de la première, c'est qu'en les remerciant, on ne leur portait pas un préjudice aussi considérable que celui qu'on subissait en ne les ayant pas, et que pour un embarquement perdu, il leur était facile d'en trouver un autre à La Rochelle.

5° *Solde des équipages. Partage des bénéfices.*

Jusqu'au milieu du XVIe siècle, le mode de salaire des équipages terre-neuviers varie à l'infini. On cherche encore un *modus vivendi*

qui satisfasse tous les intérêts. Tantôt les avitailleurs se réservent la totalité de la pêche et assurent à leurs mariniers un payement en argent. Tantôt au contraire, l'équipage a sa part en nature. Mais dans tous les cas, sans exception, cette part des mariniers doit être offerte aux avitailleurs préalablement à tous autres marchands et aux prix du cours. Ajoutons d'ailleurs que, malgré tout, ainsi que cela ressort des documents, il y avait déjà des usages en cours sur la place de La Rochelle, puisque pour le payement de certains salaires, on s'en réfère à ce qui se fait entre marchands. Il est vraisemblable que les armements de Terre-Neuve avaient été assimilés dès l'origine à la pêche des baleines dans le golfe de Gascogne ou les mers du nord, ou à toutes autres pêches, comme celles des merlus dans les eaux de l'Irlande.

Il peut être intéressant de signaler par le menu quelques-unes des conventions faites entre les avitailleurs et les équipages.

Sur la *Marguerite*, de Saint-Brieuc (1523), sur le *Christophe*, de La Rochelle (1534), l'équipage a droit au tiers de la pêche, huile, gains et profits « selon le cours de la mer », mais dans l'un de ces cas, les mariniers payent leur part de salaire du maître ou pilote. Les victuailles toutefois seront fournies, pour la totalité, par les avitailleurs qui reprendront le reste, s'il y en a. Les mariniers reçoivent une avance de 78 livres 5 sols tournois qui iront à la grosse aventure.

Le 19 février 1534 (n. s.), Guillaume Legatz, marinier de Paimpol en Goelo (Goulle) est gagé, comme maître et pilote de la *Marguerite-Antoinette*, de La Rochelle, au prix de 30 livres tournois.

Jean Guibert, marchand de Portereau en Bretagne, embarque le 24 janvier 1535, comme maître et pilote sur l'*Esprit*, de La Rochelle, au prix de 22 écus d'or sol. Ses dix-huit mariniers bretons recevront une pipe de vin, à leur arrivée, en plus de leur salaire. Le 23 janvier 1537 (n. s.), Micheau Herlant, marinier, est engagé comme maître de la *Marguerite*, de La Rochelle, au prix de 30 livres tournois, en outre de son lot de pêche.

Le traité du 12 avril 1541, de la *Julienne*, de Barfleur, contient une clause pénale : si les mariniers ne font pas leur devoir, il leur sera rabattu « aux dires des maîtres, contre-maîtres, pilotes et maîtres des bateaux ».

Le 26 mars 1541, un marinier breton est arrêté aux gages de 8 livres et une paire de bottes.

Le pilote et le canonnier qui commandent la *Pierre*, de Penmarc,

reçoivent 80 livres, pour leur pot-de-vin ; ils auront en outre chacun à prendre 20 livres sur le poisson.

Dans le traité relatif au *Laurent*, de Saint-Paul-de-Léon, il est convenu que les avitailleurs rochelais prendront d'abord une valeur de 1,500 livres de poisson vert pour leur avitaillement, et que le reste de la pêche sera partagé dans la proportion d'un tiers pour les avitailleurs et deux tiers pour les maîtres et équipage.

En résumé, et à tout bien considérer, la part en nature abandonnée à l'équipage paraît être tout d'abord du tiers ; des deux autres tiers, l'un revenait au *corps* du navire, c'est-à-dire, à l'armateur, l'autre tiers aux avitailleurs. Dans la seconde moitié du XVIe siècle, une modification se produit dans le lotissement. On maintient la division par tierce partie pour la pêche du poisson sec, mais on la réduit au quart pour le poisson vert. On ne tarde pas, en effet, à s'apercevoir qu'il y a plus de peine à préparer la morue séchée qu'à rapporter simplement la morue verte. Pour la première, il faut en effet créer des établissements sur la côte de la Terre-Neuve, et attendre le poisson à sécher. Il arrive même à la fin du XVIe siècle que les équipages luttent pour obtenir une plus forte part dans la pêche. A la date du 4 octobre 1608, vingt-sept propriétaires ou armateurs de navires se proposant d'envoyer à Terre-Neuve pour établir des sécheries de poisson, s'engagent, sous peine de 1,500 livres d'amende, par navire, à partager au prorata des navires, à n'accorder au maître et à l'équipage de leurs bâtiments que le tiers du produit de la pêche pour leur salaire.

La base de ces participations ainsi établies se maintint pendant tout le XVIIe siècle et le XVIIIe siècle, si nous en jugeons par les documents que nous connaissons. Elle ne varia, dans tous les temps d'ailleurs, que pour certains produits accessoires de la pêche.

6° *Avitaillement du navire.*

L'avitaillement d'un navire comprenait à la fois les objets et engins nécessaires à la pêche ou à la navigation, et les subsistances nécessaires à l'équipage.

Un armement, fait le 2 décembre 1545 pour le *Laurens*, de Saint-Pol-de-Léon, de 90 tonneaux, monté par trente hommes mariniers ou pêcheurs, en donnera un exemple.

On embarquait sur le navire comme matériel :

Deux cens de sel, mesure d'Oleron, pour la salaison du poisson.

Sept câbles pour les bateaux; trois cens de bray pour les réparations du navire; douze grands couteaux propres à la pêcherie des moulues; l'on sait, en effet, qu'un homme de l'équipage est employé à couper la tête de la morue au fur et à mesure qu'on la pêche, et que cette opération demande une certaine habileté de la part de celui qui est chargé de l'opération;

Quatre bydons, sept barrils; des aouillettes, des seillaulx. — Les barils étaient sans doute destinés à contenir les huiles et les graisses;

Des chareuils (le chareuil est la lampe destinée à éclairer l'équipage; il a conservé dans les régions de l'Ouest la forme identiquement la même qu'avaient les lampes romaines);

Vingt milliers de clous; huit palles, ce sont des pelles; quarante douzaines de nattes;

Deux cens de gros bois, soixante livres de chandelles;

Huit pièces d'artillerie, garnies de leurs boîtes; deux cens de poudre et des boulets en conséquence;

Les lignes, les harpons et les clavères à pescher. — Les lignes sont destinées à la morue, les harpons aux cétacés; les clavières sont des engins dormants, clissés en osier; des claies, « aujourd'hui couramment bourgnes ou bourgnons »;

Deux bateaulx garny de mâts et voiles;

Des grapins et engins pour tous les bateaux (ceux qui ont pris le nom de doris et qui sont dispersés autour du terre-neuvier pour faire la pêche de la morue);

Quatre cens d'étoupes pour boucher les voies d'eau.

Les victuailles se composaient pour trente hommes, pendant un voyage d'environ cinq mois de :

Trente pippes de biscuit, soit une pippe par homme;

Vingt-six pippes de vin. (La contenance de la pippe est égale à deux barriques, soit environ 450 litres.)

Trente coustes de lard (c'est-à-dire trente quartiers de porc);

Trois barates de beurre;

Quatre pintes de vinaigre.

7° *Prêts à la grosse aventure.*

La grosse aventure était pratiquée sur tout et à l'occasion de tout. L'argent prêté pour les « vitailles, munytions et apparaulx » du navire était à la grosse aventure; aussi les avances faites aux mariniers; le sel fourni pour la salaison du poisson; les étoffes et les

objets d'équipement vendus aux équipages. Un maître obtenait-il pour ses bons services la vente d'une part du navire, on le laissait débiteur de son prix à la grosse aventure.

Le risque visait les accidents de mer et les dommages causés par les ennemis ou les corsaires. Il commençait toujours aussitôt l'ancre levée et ne cessait qu'au retour du navire soit « incontinent l'ancre posée », soit après « deux gabarrées déchargées du navire », soit vingt-quatre heures après l'arrivée.

Jusqu'aux environs de l'année 1550, on constate une certaine hésitation à mentionner l'intérêt du placement, par crainte sans doute de tomber sous le coup des lois prohibitives soit ecclésiastiques soit laïques.

On risque parfois timidement le mot de profit pour désigner cet intérêt; mais le plus souvent on le sent capitalisé avec le principal sans que la distinction soit faite de l'un avec l'autre. C'était là d'ailleurs la manière la plus habituelle de dissimuler l'intérêt des prêts.

L'intérêt toutefois était chose courante et ouvertement pratiquée, puisque dans certains contrats, il est stipulé que le profit sera payé au cours de Bordeaux.

Vers le milieu du XVIe siècle, on fait litière des prescriptions prohibitives. Et le profit apparaît régulièrement sous les noms habituels de profit ou d'aventure. Le taux de cet intérêt subit de nombreuses fluctuations. Au début, en 1537, on le rencontre à un taux peu élevé, 20 pour 100. Puis il s'élève à 25, 30, 35 pour 100. Vers 1555, l'argent est cher, on prête à 40 pour 100; mais il retombe jusqu'à 22 pour 100, et son taux habituel va de 25 à 30 pour 100, bien que ce chiffre soit quelquefois dépassé. La cherté de l'aventure est d'ailleurs en proportion de la solvabilité de l'emprunteur et de l'éloignement de son port d'attache ou de son domicile. Ainsi les Basques et les Bretons payent parfois plus cher que les Rochelais.

Le remboursement du principal et de l'aventure se fait au pis aller dans le mois qui suit l'arrivée du navire bien que le risque cesse vingt-quatre heures après l'ancre posée. On ne fixe habituellement qu'un délai de douze à quinze jours après l'ancre posée. Il est stipulé néanmoins que les emprunteurs pourront se libérer plus tôt si leur poisson est vendu. Dans la seconde moitié du XVIe siècle et du XVIIe, le délai de payement est généralement reporté à la quinzaine après l'arrivée du navire.

Il est une clause courante qu'il est bon de signaler, car elle démontre le soin que les prêteurs à la grosse aventure mettaient à dévelop-

per leur commerce et à multiplier leurs occasions de trafic. Il est souvent spécifié pour les prêteurs, comme pour les avitailleurs, que les prêteurs auront la préférence pour l'acquisition du poisson au prix du cours ou de l'offre faite par d'autres marchands. Et les débiteurs ne sont libres de vendre leurs marchandises à qui bon semble, que si les prêteurs ont refusé de les acheter.

8° *Produit de la pêche.*

Il est bien difficile de déterminer, pour ces époques lointaines, quel pouvait être le bénéfice de la pêche. Les produits apportés sur les navires sont de nature si diverse qu'il est souvent malaisé de faire la distinction, des uns et des autres, en quantité et en valeur.

Cherchons cependant quelques bases sur lesquelles nous puissions établir ce rapport.

En 1537, deux navires d'un tonnage à peu près égal font le voyage de Terre-Neuve. Le *Christophe* a 70 tonneaux; le quart du navire est vendu au maître 270 livres, ce qui met sa valeur à 1,080 livres. La *Marguerite*, dont nous ne connaissons pas le tonnage, est monté par douze hommes; elle doit donc être à peu près de la grandeur du *Christophe.* La part de pêche de l'équipage est évaluée 300 livres. Si l'équipage est au tiers, et c'est vraisemblable, en raison de « l'usance de la mer », c'est 900 livres que vaut la totalité de la pêche. Le bénéfice du bourgeois ou seigneur du navire est de 300 livres, puisqu'un tiers de la pêche est pour la coque, l'autre pour les avitailleurs, le troisième tiers pour l'équipage; 300 livres représenteraient 27,75 pour 100 de la valeur du navire.

Quelques années plus tard, les frais d'avitaillement s'élèvent un peu. En 1541, l'avitaillement du *Charles*, de Bayonne, navire de 150 tonneaux, coûte 995 livres. En 1549, les avitailleurs de la *Marie*, de Talmond-sur-Jard, dépensent dans ce navire qui ne jauge que 50 tonneaux, 685 livres d'une part, la valeur de dix costes de lard, c'est-à-dire, dix quartiers de porc, soit 10 livres, au prix courant; celle de sept pipes de vin qui à 5 livres 10 sols, prix d'alors, s'élève à 38 livres 10 sols; en tout 733 livres 10 sols, mais les prix de la pêche semblent s'élever aussi.

Il est d'ailleurs bien difficile d'établir des moyennes, en présence des écarts brusques qui se constatent dans les apports et dans les prix. Tantôt c'est la disette du poisson, le mauvais temps ou la pira-

terie qui rendent le poisson rare sur le marché et élèvent les cours; tantôt, au contraire, ce sont les guerres et les événements dont la terre est le théâtre qui rendent l'écoulement de la marchandise difficile et avilissent les prix. Les variations sont bien plus brusques que de nos jours.

Ainsi un exemple, à quinze ans seulement de distance.

En 1556, le *Baptiste*, de Saint-Jean-de-Luz, du port de 100 tonneaux, revient à La Rochelle avec quarante milliers de morues parées et séchées, soixante milliers de morues vertes tant grandes que moyennes et petites, vingt barriques de baleine pacquée et douze barriques de graisse de morues. Le tout est estimé 4,325 livres.

En 1571, la *Madeleine*, d'Olonne, navire du même tonnage, rapporte seulement seize milliers et demi de morue de toute grandeur, tant verte que sèche; et sa cargaison se vend 5,400 livres.

Peut-être l'accumulation des documents nous permettra-t-elle un jour de signaler les vraies causes de ces fluctuations. Ce sera l'objet d'un nouveau mémoire dont les lignes ne sont pas encore arrêtées, mais qui comprendra l'historique de la pêche des morues aux XVIIe et XVIIIe siècles.

Conclusion.

Au moment où l'on suscite tant de difficultés à nos nationaux sur leurs établissements de pêche, sur la nature des produits de la mer que l'on doit pêcher et ceux qu'il est interdit de capturer, il est utile de dire quelques mots de la manière dont la pêche se pratiquait à l'origine.

Nous avons dit que la poursuite de tous les poissons et notamment des baleines avait entraîné nos pêcheurs vers les régions du nord. En fait, la pêche des baleines est l'un des buts ouvertement proposés dans les armements. Les harpons destinés à capturer les cétacés sont d'ailleurs indiqués sur un grand nombre de navires. Nous les avons déjà mentionnés. Le *Jehan*, de La Rochelle, armé en 1556 par honorables hommes Jehan Disnematin et Pierre Jouhanneau, bourgeois de La Rochelle, contient à cet égard des détails caractéristiques; c'est l'énumération des divers instruments, qu'avec les « ains », c'est-à-dire les hameçons pour les morues, on emportait pour la pêche des

cétacés : « deux grandes lances à tuher baleines, une douzenne de harpons, une douzenne de petites lances, deux douzennes de bastons pour emmanscher les arpons ». Pour les marsouins ou porcilles, le même navire contient deux petits harpons. Dans le *Saint-Pol-de-Léon*, on trouve, comme nous l'avons signalé, des engins dormants destinés à prendre sur les fonds des poissons et des crustacés.

C'est qu'en effet il n'y avait pas, il ne pouvait y avoir de mesure prohibitive. Il ne serait venu à personne, jusqu'à nos jours, l'idée qu'en dehors des poissons royaux des côtes de France, ce qui pouvait être permis ou possible pour certains produits de la mer, était impossible ou interdit pour d'autres. Aussi désigne-t-on, dans les contrats, sous le terme général de « poissonneries », tout ce que les vaisseaux doivent apporter et apportent effectivement de Terre-Neuve. On trouve en effet, dans le même chargement, de la baleine ou de la porcille, de la morue verte, de la morue séchée, des graisses, des huiles de toutes sortes, des « poissonneries » en un mot.

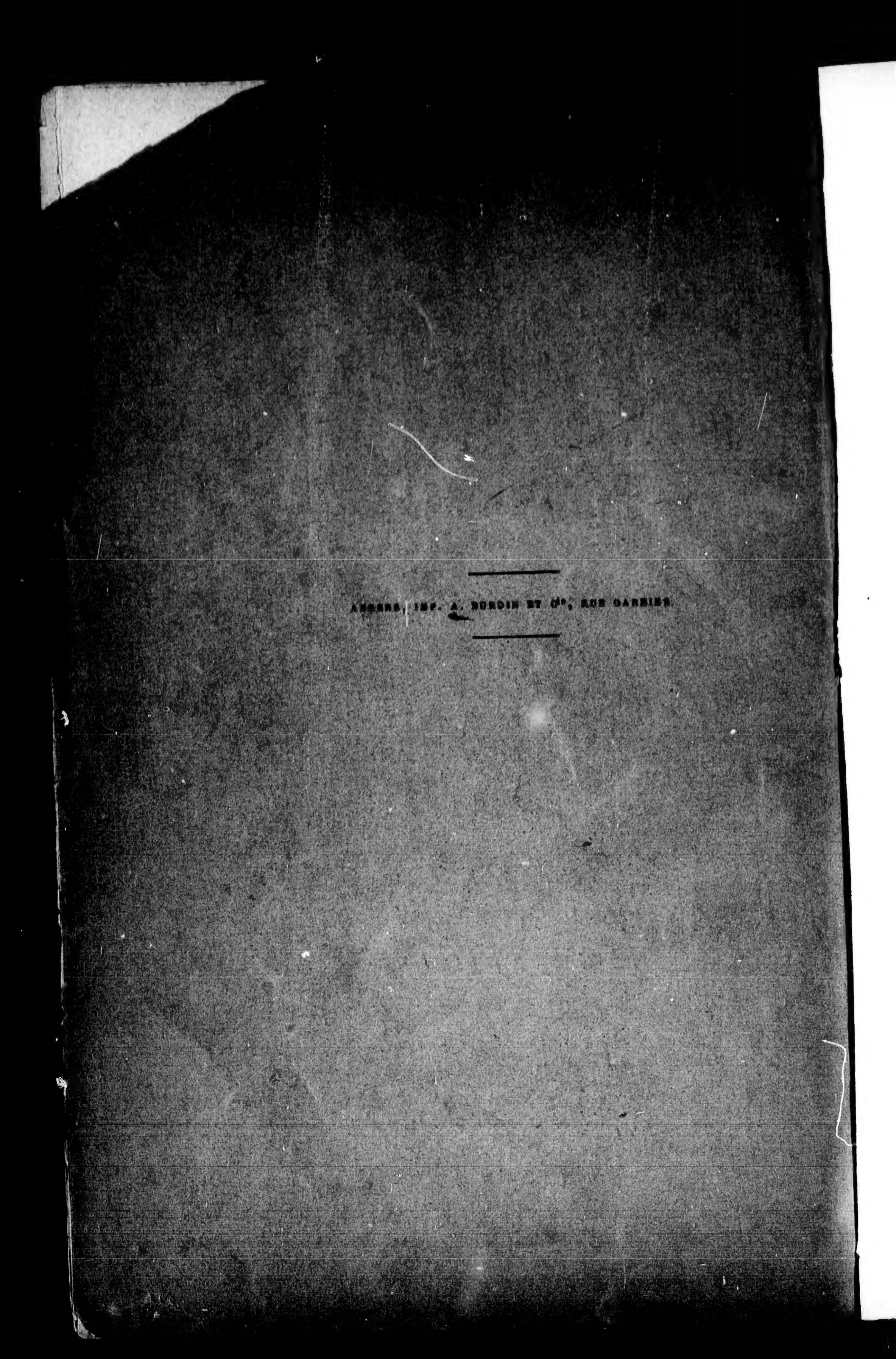
Il n'y a pas de doute notamment que la pêche de la morue ne fût pratiquée alors, comme dans des temps plus rapprochés de nous. La morue se divisait en morue verte, en morue séchée ou parée. La salaison, on disait alors la « saumaison »[1], de la morue verte se faisait vraisemblablement alors comme aujourd'hui. On trouve la mention des couteaux à décoller et des couteaux à trancher la morue, ce qui prouve que l'on ouvrait le poisson pour le ranger à plat dans la calle. Quant à la façon dont on préparait à terre la morue fumée ou stockfisch, nous avouons que pour le XVIe et le commencement du XVIIe siècle les renseignements nous manquent totalement. Qu'il y ait eu à terre, avant les campagnes de Mons et de Champlain, c'est-à-dire avant 1604, des établissements au moins provisoires, cela n'est pas douteux puisque les navires arrivent chargés en tout ou en partie, dans des proportions considérables, de morues séchées. Il est même à remarquer que des sécheries s'élevaient sur la côte sud comme sur la côte nord de Terre-Neuve. Dans le règlement fait le 24 juillet 1596 « pour les chais, calles et guabarres du port de La Rochelle », le dépôt de la morue, « poissson paré, paye, par mois, pour celluy du nort, 4 solz, pour celluy du sux, 5 solz. » Puis dans la déclaration du corps de ville de La Rochelle pour les droits de courtage, balisage, etc. du 13 janvier 1601, les navires qui vont à Terre Neuve doivent le fret du tonneau, liquidé, par l'échevinage, pour ceux qui vont au banc à

1. A rapprocher du mot saumâtre. V. Littré, *Dictionnaire*, à ce mot.

4 écus, et pour ceux qui vont à terre à 6 écus. Les établissements à terre étaient donc alors d'un usage courant. En 1608, vingt-sept armateurs rochelais faisaient sécherie à Terre-Neuve. L'occupation des côtes par des Français n'est donc pas discutable.

De tout cela il résulte et nous avons le droit de conclure comme nous l'avons fait, « que les Français avaient une possession effective et incontestée des pêcheries de Terre-Neuve; que dès le milieu du XVI[e] siècle, ils avaient organisé la pêche et les expéditions pour l'Amérique du Nord, dans les conditions qui se maintinrent pendant plus de trois siècles, et que rien n'autorise les modifications que l'on prétend aujourd'hui apporter à nos droits. »

ANGERS, IMP. A. BURDIN ET C[ie], 4, RUE GARNIER.



ANGERS, IMP. A. BURDIN ET Cie, RUE GARNIER.